

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F. I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformseiere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: Korr RSR 11-2022

Dato: 08. juli 2022

Saksnr.: 2021/173440

Opphever:

Referanse til: Skipssikkerhetsloven og forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrift om endring i forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Sjøfartsdirektoratet sendte den 22. desember 2021 et forslag til revisjon av forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger på høring.

Fristen for høringsuttalelser var 22. mars 2022. Det kom til sammen inn 16 høringsvar, der 6 ikke hadde kommentarer til forslaget.

Merknaden til § 1 annet ledd er korrigert i samsvar med ordlyden i forskriften.

Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 1. juli 2022.

1. Nærmere om bakgrunnen for endringene

Gjennom medlemskapet i FNs Internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO) og EØS-avtalen er Norge forpliktet til å gjennomføre internasjonale krav om navigasjonshjelpemidler og sikker navigasjon. Krav til navigasjon og navigasjonsutstyr på skip reguleres av den internasjonale konvensjon 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) kapittel V, i tillegg en rekke EØS-direktiver.

Forskrift 5. mai 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger (forskrift 1157) gjelder for alle sertifiserte passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger.

Noen av reglene i SOLAS kapittel V har ikke vært fullstendig gjennomført i eksisterende forskrifter. Videre har forskrift 1157 hatt en snevrere dispensasjonshjemmel enn det som er gitt anledning til etter SOLAS kapittel V, samtidig som det ikke har vært eksplisitt hjemmel for at skip midlertidig kan seile med defekt utstyr. Forskriften er nå revidert i samsvar med SOLAS kapittel V og forvaltningspraksis på området. Samtidig er det gjort enkelte lempinger og laget tilpassede regler for norske fartøy i innenriksfart. Lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje

under 500, skal nå følge vedlegg II til forskrift 1157, istedenfor kravene i § 3 til 23. Innholdet i vedlegg II skal i løpet av 2022/2023 flyttes over i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (forskrift 1853) for å samle flere av kravene til disse fartøyene på en brukervennlig måte.

Det er nå innført krav om AIS på alle passasjerskip, og krav om AIS og brovaktalarm på flere lasteskip.

Som en følge av fastsettelsen av endringsforskriften oppheves også RSV 3-2021. Innholdet i veiledningsrundskrivet er hensyntatt i forskriften.

Høringen

Mange høringsinstanser støttet forslaget til forenklet fremstilling av reglene.

Justis- og beredskapsdepartementet og Sysselmesteren på Svalbard har etterlyst en beskrivelse og utkvittering av forhold knyttet til innføring av AIS og brovaktalarm på lasteskip, og deres økonomiske og praktiske forhold knyttet til Svalbard. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at innføringen av AIS og brovaktalarm på lasteskip ikke vil medføre større konsekvenser på Svalbard enn på fastlandet. Kravene vil gjelde for norske lasteskip, uansett fartsområde. Dette er viktige sikkerhetstiltak som er like betydningsfulle på Svalbard som ved fastlandet.

Når det gjelder kravet om innføring av AIS, har både NHO sjøfart og Pelagisk forening uttalt støtte til dette. NHO Sjøfart ønsker imidlertid at kravet til AIS skal gjelde ned til 8 meter. Redningsselskapet opplyser at AIS allerede er installert på deres fartøy ned til 12 meter. Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten ønsker at kravet til AIS og brovaktalarm skal gjelde fra 15 meter, da det vil få for store økonomiske konsekvenser å la det gjelde fra 12 meter. Videre ønsker de å ha krav om AIS klasse B for fartøy under 15 meter. Sjøfartsdirektoratet har tidligere hatt et møte med Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten der metergrensen ble diskutert. Direktoratet presiserte at alternativet var å bruke den etablerte grensen på 8 meter. Norsk Sjøoffisersforbund har i sitt høringsinnspill bemerket at de ser positivt på store deler av forslaget, og at de forventer at de endrede tekniske kravene vil bedre sikkerheten.

Høringsinnspillene er kommentert under merknadene til de enkelte paragraferne.

5. Merknader til de enkelte paragrafer

§ 1 Virkeområde

Lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje under 500 skal følge kapittel 5 og 6, § 2 og vedlegg II til forskriften. Når det pågående arbeidet med revisjon av forskrift 1853 er klart, planlegger Sjøfartsdirektoratet å flytte innholdet i vedlegg II til forskrift 1853 slik at flere av reglene for disse lasteskipene blir samlet i én forskrift.

For ordens skyld nevnes her at under uttrykkene «passasjerskip» og «lasteskip» inkluderes også hurtiggående fartøy.

Annet ledd gir uttrykk for forvaltningspraksis for skip med sikkerhets sertifikat for hurtiggående fartøy. Det følger av SOLAS kapittel X regel 3 at hurtiggående fartøy som oppfyller HSC 1994-koden eller 2000-koden, anses å oppfylle reglene i SOLAS kapittel I til kapittel IV og kapittel V regel, 18, 19 og 20. Dette er grunnen til at de bare skal følge kapittel 2, 3, 5 og 6 og § 2 og § 22 i den reviderte forskriften. Det er nå tatt inn en henvisning til § 22, da denne ved en feil var utelatt i høringsutkastet. Dette ble også påpekt i høringsinnspillet fra EFTA Surveillance Authority (ESA).

§ 2 Dokumentasjon

Her videreføres eksisterende § 2 med en mindre språklig justering der ordet «kunne» slettes.

Kapittel 2 Operasjonelle krav

§ 3 Vedlikehold og reparasjon

Innholdet i eksisterende § 3 flyttes til ny § 16. Se nærmere omtale lenger nede.

SOLAS kapittel V regel 16.2 gjennomføres i § 3.

Alle rimelige tiltak skal treffes for å holde navigasjonshjelpemidlene i funksjonsdyktig stand til enhver tid. Dette betyr at det skal være et jevnt og planmessig vedlikehold av navigasjonshjelpemidlene.

Dersom det oppstår feilfunksjoner eller midlertidige defekter på navigasjonshjelpemidler om bord, har skipsfører tillatelse til, på angitte vilkår, å foreta en seilas til en havn der de kan få reparert utstyret, eller fortsette i operasjon for kortest mulig tidsrom frem til reparasjon kan finne sted, uten at han må kontakte direktoratet for å få tillatelse. Det forutsettes at rederiet har prosedyrer for håndtering av slike hendelser, og at dette kan etterprøves ved kontroll av rederiets sikkerhetsstyringsystem.

På bakgrunn av høringsinnspill fra Norsk sjøoffisersforbund har direktoratet endret ordlyden i annet ledd slik at det kommer klart frem at det er krav om dokumentasjon. Det er lagt til et nytt punktum om at risikovurderingen og bestilling av reparasjon eller deler skal dokumenteres. Denne dokumentasjonen skal kunne legges frem for Sjøfartsdirektoratet på forespørsel slik at direktoratet kan kontrollere etterlevelsen av § 3 for å hindre misbruk av bestemmelsen. Regelen gjelder både for skip og flyttbare innretninger.

§ 4 Samhandlingsplan for søk og redning

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS V/7.3 om samhandlingsplan for søk og redning. Passasjerskip på internasjonal reise skal ha en plan for samhandling med søk- og redningstjenester. Planen skal være i samsvar med MSC.1/Circ. 1079/Rev 1 om utarbeidelse av planer for samhandling mellom søk- og redningstjenester og passasjerskip. Planen skal inneholde krav til periodiske øvelser for å teste planens effektivitet. Dette vil sikre en effektiv håndtering av uønskede hendelser der søk- og redningsressurser skal koordineres, og er særlig viktig for skip som har et stort antall passasjerer.

Det følger av MSC.1/Circ. 1079/Rev 1 at planen skal sendes til redningstjenesten før skipet kommer til et land. For skip som går til mange land, skal planen sendes til en «SAR Data Provider». Den britiske kystvakten koordinerer dette og publiserer en liste over hvilken SAR Data Provider som har arkivert planene, slik at de kan gjøres tilgjengelige for redningstjenesten i det landet en eventuell hendelse oppstår.

Redningsressurser som er meldt inn fra de enkelte medlemsstatene i IMO i samsvar med SOLAS V/7.2 er tilgjengelig for næringen i GISIS-portalen¹. På Hovedredningssentralen (HRS) sine nettsider ligger informasjon som skal brukes ved utarbeidelse av plan for norske farvann².

§ 5 Internasjonal signalbok og IAMSAR-håndbok

¹ <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

² <https://www.hovedredningssentralen.no/dokumenter/>

Her videreføres eksisterende § 4. Sammenlignet med forslaget som var på høring er det gjort en presisering i ordlyden i første og annet ledd der det er presisert at det er papirutgaven av International Code of Signals og IAMSAR-håndbok som skal være om bord. Dette er i samsvar med praksis, og veiledningen som er gitt av IMO i MSC-MEPC.2/Circ. 2 punkt 5.

§ 6 Signaler som skal brukes i nødssituasjoner

Det er gjort en språklig endring i § 6 for å klargjøre at det er når skipene går i det geografiske området definert som liten kystfart, eller større fartsområder, kravet skal gjelde. Denne presiseringen gjøres for at det ikke skal være noen tvil om hvem kravet gjelder for etter at forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart (forskrift 305) ble oppdatert med angivelse av havområder som går på tvers av de geografiske angivelsene av fartsområder. Skip som følger forskrift 305 skal også følge denne bestemmelsen. Ordet «med» i første setning i eksisterende forskrift er derfor erstattet med ordet «i». Videre er henvisningen til Res.A.80(IV) fjernet.

§ 7 Daglig rapportering til rederiet

Her videreføres eksisterende § 6.

§ 8 Operasjonsbegrensninger for passasjerskip i utenriksfart

Ordlyden er endret for å gjøre den mer brukervennlig og mer i samsvar med SOLAS kapittel V regel 30.

§ 9 Ispatroljetjenesten

Ordlyden i eksisterende § 8 er presisert, i samsvar med SOLAS.

§ 10 Farevarsler

Ny § 10 erstatter dagens forskrift 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v. (forskrift 1980), og gjennomfører eksisterende SOLAS kapittel V regel 31 og 32. Regel 31 er transformert i forskriften, mens regel 32 gjøres gjeldende ved inkorporasjon. Regel 32 inneholder detaljert informasjon om innholdet i varsler.

§ 11 Bruk av styremaskin

Her videreføres eksisterende § 10.

§ 12 Styremaskin - prøving og øvelser

Her videreføres eksisterende § 11.

Kapittel 3 Broutforming og sikt fra broen

§ 13. Broutforming

Første ledd:

Her er det tatt med en henvisning til SOLAS kapittel V regel 15, MSC Circ. 982 og SN.1/Circ. 288. Det skal tas hensyn til disse ved alle beslutninger som berører broutforming og arrangement av navigasjonssystemer og navigasjonsutstyr på broen. Dette er i samsvar med SOLAS kapittel V regel 15.

I tilfeller der enkelte krav kan fremstå urimelige eller unødvendige på det enkelte skipet, kan rederiet gjøre mindre tilpasninger. Et eksempel på dette er de detaljerte kravene i 5.1.2 og 5.1.3 i vedlegg til MSC Circ. 982.

Annet ledd:

Annet ledd kodifiserer dagens forvaltningspraksis når det gjelder arbeidsstasjon for overvåking av fremdriftsmaskineri. Stadig flere fartøy bygges uten eget maskinkontrollrom, men har i stedet denne arbeidsstasjonen på broen. Annet ledd slår fast at broen først og fremst skal være innrettet for å ivareta sikkert brovakthold. Hvis maskinkontrollrommet skal plasseres på bro må det ikke forstyrre de primære funksjonene og det bør ikke legges opp til at maskinavdelingens kontorfunksjoner utføres på bro. Direktoratet anbefaler at skip tilrettelegges slik at fremdriftsmaskineriet kan overvåkes fra minst ett annet sted enn broen. Videre vises det til SOLAS kapittel V regel 15, som blant annet sier at broen skal utformes slik at distraksjoner minimeres.

§ 14 Sikt fra broen

Første ledd:

Første ledd gjelder også for passasjerskip med største lengde under 15 meter, i tråd med dagens forvaltningspraksis for passasjerskip. Disse små fartøyene vil sjelden ha problem med å oppfylle kravene i første ledd. Skip med ukonvensjonell utforming kan unntas jf. tredje ledd.

Det er gjort en presisering av regelen i bokstav b. Teksten omfatter last, laste- og losseinnetninger eller andre gjenstander utenfor styrehuset. Dette er i samsvar med teksten i SOLAS. For å dokumentere at kravet er oppfylt må eksempelvis kraner, last (containere, trailere. etc.) være inntegnet på tegninger som viser siktlinjer og blindsektorer.

IMO har gitt ut en omforent fortolkning av kravet i bokstav f (MSC.1/Circ. 1350/Rev.1). Denne inneholder blant annet vilkår når kamera brukes som alternativ til brovinger. Direktoratet legger denne fortolkningen til grunn ved tilsyn i forbindelse med nybygg eller ombygging.

Tredje ledd omfatter også flyttbare innretninger, da alternativet med ukonvensjonell utforming er en aktuell problemstilling også for flyttbare innretninger.

Fjerde ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 22.4.1 og .2. Regel 22.4.1.3 står allerede i dagbokforskriften³. Bestemmelsen skal sikre at ballastvannoperasjoner foregår i samsvar med skipets eller den flyttbare innretningens ballastvannplan, samt at endrede siktlinjer og blindsektorer som følge av operasjonen hensyntas.

Kapittel 4 Navigasjonshjelpemidler

§ 15 Navigasjonshjelpemidler

I § 15 fastsettes bærekraftene i samsvar med SOLAS kapittel V regel 19.

Første ledd:

Tabellen gjelder for passasjerskip og lasteskip bygget 1. juli 2002 eller senere, og for flyttbare innretninger. Tallene i kolonne 2 og 3 angir bruttotonnasje som innslagspunkt for de enkelte kravene. Flyttbare innretninger har i dag ikke bruttotonnasjegranser som innslagspunkt for bærekraft, unntatt for ECDIS og brovaktalarm. Flyttbare innretninger har uansett, i de fleste tilfeller,

³ Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

større bruttotonnasje enn det som er angitt som innslagspunkt for utstyrene i den foreslåtte tabellen, og dette får dermed ikke noen praktisk betydning. Innholdet i tabellen er i hovedsak likt tidligere forskrift, men kravet om AIS og brovaktalarm er utvidet til å gjelde noen flere skip. Som en konsekvens av dette, vil også noen flere skip få krav om kursindikator (THD). Hvis skipet har gyrokompass som kan sende kursinformasjon til AIS er det ikke nødvendig å installere THD i tillegg. Det er gjort en lemping for skip med bruttotonnasje under 150, som kan benytte magnetkompass klasse B etter det nye forslaget. Kravet om dagslyssignallampe gjelder ikke i fartsområde 2 og mindre.

Utstyrsbenevnelsene som er brukt i tabellen samsvarer i hovedsak med de som brukes i forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr. Utstyret listes opp i samme rekkefølge som i SOLAS kapittel V regel 19 med unntak av noen krav som gjelder alle skip og flyttbare innretninger, og som er plassert øverst i tabellen. Hver linje i tabellen angir et nytt krav som kommer i tillegg til de andre kravene. Det vil si at hvis et rederi for eksempel velger å ta om bord et gyrokompass i stedet for reserve magnetkompass, så skal dette komme i tillegg til gyrokompasset som kreves når bruttotonnasjen er 500 eller større.

NHO sjøfart har kommet med høringsinnspill om å sette krav til daglyssignallampe i liten kystfart eller større fartsområde. Dette forslaget tas ikke til følge. Kravet er en videreføring av praksis, og noe utvidelse av unntaket er ikke utredet.

Brovaktalarm:

Brovaktalarmens formål er å overvåke aktiviteten på broen og varsle om fravær av aktivitet for å forhindre sjøulykker⁴. Varslingen skjer i flere trinn, der alarmen først går på broen og til slutt i mannskapsområder der det sannsynligvis er personell som kan gjøre korrigerende tiltak.

Lasteskip med største lengde 12 meter eller mer har fått krav om brovaktalarm. Direktoratet presiserer at brovaktalarmen er ment som en ny sikkerhetsbarriere, og at det fortsatt er like viktig som før at hviletidsbestemmelsene overholdes.

AIS:

Kravet om AIS (klasse A) gjelder for alle passasjerskip uavhengig av størrelse, jf. SOLAS kapittel V regel 19.2.1.6. Det følger også av direktiv 2002/59/EC med endringer i 2009/17/EC, 2009/18/EC og 2011/15/EU at det er krav til AIS etter SOLAS kapittel V for alle passasjerskip som ankommer havn i en medlemsstat.

Krav til AIS gjelder for lasteskip med lengde 12 meter eller mer.

Annet ledd:

Kravet om kommunikasjonsutstyr som kan formidle kursinformasjon til nødstyreposisjonen gjelder nå alle skip og flyttbare innretninger, i samsvar med SOLAS kapittel V.

Tredje ledd:

Tredje ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 19.2.6. Her er det gjort en liten endring i ordlyden etter høring. Begrepet «hjelpemiddel» er endret til «navigasjonshjelpemiddel» for å tydeliggjøre innholdet, og at begrepet skal vise tilbake til begrepet «navigasjonshjelpemidler» som er brukt i § 15 første ledd.

⁴ IMO-resolusjon MSC.128(75) vedlegg avsnitt 1

Fjerde ledd:

Fjerde ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 19.5.

Femte ledd:

Femte ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 19 1.2.1.

Vedlegg I til forskriften er omstrukturert på samme måte som første ledd i § 15.

Skip som utstyres i henhold til vedlegg I skal også oppfylle bestemmelsene i § 15 annet til åttende ledd og resten av forskriften.

Sjette ledd:

I sjette ledd gjennomføres SOLAS kapittel V regel 1. Dette innebærer at passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer i liten kystfart ikke lenger kan benytte unntaket som var i tidligere § 18 femte ledd. I og med at det tidligere unntaket ikke krevde søknad, og Sjøfartsdirektoratet ikke har oversikt over hvor mange skip som blir rammet av endringen, er det gitt en overgangsordning for disse skipene i niende ledd. På samme måte som i § 6, viser fartsområdene her i sjette ledd til de geografiske områdene definert i fartsområdeforskriften, og ikke til fartsområdet skipet er sertifisert for.

Syvende ledd:

I syvende ledd har direktoratet kodifisert gjeldende praksis. Bestemmelsen viderefører tidligere § 16 fjerde ledd bokstav c om skip med bruttotonnasje under 1 600.

Åttende ledd:

Her videreføres tidligere § 17 første ledd.

Niende ledd:

Overgangsordningen er på ett år fra 1. juli 2022 for skip som får nytt krav om brovaktalarm. Dette gjelder passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer i liten kystfart som har brukt unntaket i tidligere § 18 femte ledd, og lasteskip med bruttotonnasje under 150. Redningsselskapet påpeker at en overgangsordning på ett år kan bli problematisk pga. opplevde utfordringer i leveringskjeder, særlig med tanke på omfanget av fartøy dette vil gjelde. Sjøfartsdirektoratet ser utfordringen med dette, men vil også påpeke viktigheten av å planlegge og bestille deler og montering i god tid før fristen. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Tiende ledd:

Overgangsordningen er på ett år fra 1. juli 2022 for skip som får nytt krav om AIS.

§ 16 Sjøkart, nautiske publikasjoner og ECDIS

Første ledd:

Her gjennomføres tidligere § 3. Dette kravet hører sammen med kravene i SOLAS kapittel V regel 19. Henvisningen til IMO-resolusjonen A.817(19) og MSC.232(82) i tidligere § 3 er fjernet. Det som går frem av IMO-resolusjonen og MSC er ivare tatt gjennom skipsutstyrsforskriften som gjelder for alle skip og flyttbare innretninger. Annen setning ivaretar regelen i Res. 232(82) som sier at "ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulations V/19 and V/27 of the 1974 SOLAS Convention, as amended".

Det er etter høringen lagt til en ny siste setning i første ledd som uttrykker at de nautiske publikasjonene i første punktum kan være digitale, med henvisning til SLS.14/Circ.213. Innholdet i SLS.14/Circ.213 gir uttrykk for Norges aksept og vilkår for bruk av digitale publikasjoner som en likeverdig løsning til å ha papirutgavene. SLS.14/Circ.213 ligger som et vedlegg til dette rundskrivet.

Annet ledd:

Annet ledd inneholder kravene i tidligere § 14.

§ 17 Magnetkompass

SOLAS kapittel V regel 19 inneholder, i tillegg til bærekraftene som gjennomføres i § 15, en del funksjonskrav til utstyret. Disse er tatt inn i §§ 17 til 20 og satt opp tematisk etter utstyrstype.

Første ledd:

Denne bestemmelsen gjelder alle typer magnetkompass og peileinnretninger til magnetkompass som er nevnt i § 15 første ledd og i vedlegg I.

Annet ledd:

Kravet om riktig justert kompass, samt å utarbeide deviasjonstabell eller kurver, gjelder de som skal ha klasse A-kompass.

Tredje ledd:

Peileinnretningen skal kunne brukes til å peile horisonten rundt. I samsvar med SOLAS-kravet for skip bygget før 1. juli 2002 gjelder kravet til peilinger horisonten rundt bare så langt det er praktisk mulig.

Fjerde ledd:

Innholdet i tidligere RSV 3-2021 er tatt inn i § 17 fjerde ledd.

§ 18 Gyrokompass

Forslaget til § 18 første, annet og tredje ledd er en videreføring av dagens krav i eksisterende § 16.

Peileinnretningen i fjerde ledd skal kunne brukes til å peile horisonten rundt. SOLAS-kravet for skip bygget før 1. juli 2002 er at dette gjelder så langt det er praktisk mulig.

§ 19 Brovaktalarm

Det kommer frem av § 15 første ledd hvem som har krav til brovaktalarm, samtidig som innfasingskravet for nytt krav om brovaktalarm for enkelte skip går frem av § 15 niende ledd.

Kravet om automatisk aktivering av brovaktalarmen videreføres for skipene i vedlegg II. Den nye formuleringen i § 19 samsvarer med SOLAS V/19 2.2.3.

§ 20 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Bærekraftet til AIS står i § 15. Tidligere § 19 blir nytt første og annet ledd i § 20. Det er gjort en endring av ordlyden etter høringsinnspill fra ESA, for at ordlyden ikke skal være videre enn det direktiv 2002/59 og SOLAS tillater.

§ 21 Ferdsskriver (VDR)

Tidligere § 20 tredje ledd er delt inn i tre ledd for å tydeliggjøre kravene og gjøre teksten mer lettlest.

§ 22 Globalt system for identifisering og sporing av fartøy (LRIT)

Det er krav til LRIT både i SOLAS kapittel V regel 19-1 og direktiv 2002/59 EC artikkel 6b der sistnevnte sier at alle skip som er omfattet av SOLAS kapittel V regel 19-1 skal ha LRIT når de ankommer en havn i en medlemsstat.

Skip og flyttbare innretninger bygget før 31. desember 2008 og som går i radiodekningsområde A2 og A3 skal også oppfylle kravet om LRIT. Skip og flyttbare innretninger som kun opererer innenfor radiodekningsområde A1 og er utstyrt med AIS er likevel unntatt.

§ 23 Integreerte navigasjons- og brosystemer

Her videreføres tidligere § 22.

Kapittel 5 Atkomstmidler for los

§ 24 Atkomstmidler for los

Første ledd

IMO Resolution A.1045(27) gir anbefalinger om atkomstmidler og arrangement for sikker overføring av los. Dette samsvarer med SOLAS kapittel V regel 23 2.

Annet og tredje ledd er en videreføring av tidligere forskriftstekst.

§ 25 Entringskrav

Her er det gjort noen mindre språklige justeringer for å harmonisere ordlyden bedre med SOLAS, eksempelvis er «sikringens belastningspunkt» byttet ut med «festepunktene». Ellers er det ikke endringer i tidligere krav.

§ 26 Forholdsregler for atkomst til skipets dekk

Første ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 23.2.2. I femte ledd videreføres tidligere § 27 annet ledd med en presisering i bokstav a om å ha håndtak på begge sider av åpningen.

§ 27 Utstyr og belysning

Første ledd

Tidligere første ledd bokstav e er slettet da denne er dekket av § 26 annet ledd.

Annet ledd

Annet ledd viderefører tidligere § 28 annet ledd.

Nytt tredje ledd

Tredje ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 23.2.1 om renhold, vedlikehold, stuing og bruk av atkomstmidlene for los.

Nytt fjerde ledd

Fjerde ledd gjennomfører SOLAS kapittel V regel 23.2.4 om registrering av når losleder første gang ble tatt i bruk, og logging av reparasjoner.

Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser

§ 28 Dispensasjon

Bestemmelsen i § 28 første ledd gjennomfører SOLAS kapittel I regel 5 og kapittel V regel 3, og gir åpning for at alternative løsninger etter skriftlig søknad kan bli vurdert som likeverdige med forskriftens krav. Ordlyden «...når det dokumenteres...» medfører at den som søker må overbevise Sjøfartsdirektoratet om at løsningen som foreslås oppfyller forskriftskravene. Dokumentasjon av gjennomførte prøver eller tester av slike alternative løsninger, kan være eksempel på hvordan kravet kan oppfylles⁵.

For ordens skyld kan det nevnes at skip bygd etter forskrift 305, som gjennomfører direktiv 2009/45 skal følge SOLAS kapittel V, og at dispensasjoner som gis innenfor rammene av hva som aksepteres etter § 28 dermed er akseptable også for skip bygd etter forskrift 305.

Ordlyden i annet ledd ivaretar hensynet til SOLAS kapittel V regel 3. Sjøfartsdirektoratet finner det ønskelig at den nasjonale forskriften ikke skal være strengere enn det SOLAS gir åpning for.

Det er tatt med et vilkår om at en dispensasjon ikke kan gå ut over internasjonale forpliktelser, nærmere bestemt direktiv 2002/59. Man tar da hensyn til at navigasjonsforskriften også gjennomfører EU-direktiv der det stilles krav om AIS, VDR og LRIT. Dette kan det ikke gis dispensasjon fra i større utstrekning enn direktivet tillater.

Ordlyden i § 28 annet ledd gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å treffe vedtak om dispensasjon fra forskriftens krav. En dispensasjon krever at rederiet sender inn en skriftlig søknad som skal inneholde informasjon og begrunnelser som direktoratet kan vurdere på bakgrunn av hensyn og interesser som kravene som det søkes om unntak fra skal ivareta. Hvorvidt det skal treffes et vedtak som unntar rederiet fra bestemte forpliktelser, avgjøres etter en konkret vurdering. Rederier som søker om dispensasjon, har ikke krav på å få denne innvilget selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i tilfeller der gode grunner tilsier dette, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak.

Det er to muligheter for å gi dispensasjon i annet ledd, jf. bokstavene a og b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«det dokumenteres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket vurderes sikkerhetsmessig forsvarlig» At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. I saksbehandlingen av slike søknader kan det også tenkes at utfallet av samfunnsøkonomiske vurderinger kan legges til grunn. En dispensasjon etter bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Unntak etter bokstav a vil også være aktuelt i de spesielle tilfellene der forskriftskravet på grunn av sin generelle utforming er vanskelig å anvende på det konkrete skipet.

Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

⁵ Se også IMO's fremgangsmåte for å vurdere alternativer i MSC.1/Circ. 1455.

Etter bokstav b er kriteriene som følger:

«det dokumenteres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften». Begrepet «kompensierende tiltak» er relativt vidt og kan omfatte en rekke tiltak, inkludert innovative tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

I tredje ledd gjennomføres SOLAS kapittel V regel 3.1 for skip som ikke hovedsakelig drives frem av mekanisk fremdrift. Formuleringen «et skip som drives fram ved hjelp av seil, selv om det er utstyrt med mekanisk framdrift til bruk som hjelpekraft og i nødsituasjoner» er lik definisjonen av seilskip i direktiv 2017/2108 artikkel 1. Sjøfartsdirektoratet anser denne definisjonen i samsvar med SOLAS, og det er også i samsvar med direktoratets praksis når det gjelder seilskip. Tilsvarende formulering er brukt i forskrift 305⁶. Regelen innebærer at disse skipene kan unntas fra en del regler som ikke er praktiske for den aktuelle skipstypen.

Det kan imidlertid ikke gis dispensasjon fra kravet til AIS på seilskip i større utstrekning enn direktiv 2002/59 tillater. Kravet til AIS gjelder ifølge direktivet ikke for «traditional ships», der «‘traditional ships’ means all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique.» Øvrige seilskip kan få dispensasjon dersom vilkårene i forskriften her er oppfylt, og det ikke strider mot direktivet å gi dispensasjon.

I SOLAS er det flere steder åpnet for at skip kan ha om bord annet utstyr (other means) enn det som er eksplisitt nevnt i regelverket. Sjøfartsdirektoratet har valgt å ikke ta inn “other means” fortløpende i paragrafene, men legger opp til at dette skal være ivaretatt av dispensasjonsregelen. Grunnen til dette er at rederiet i alle tilfeller må søke om å få ha om bord alternativt utstyr, jf. SOLAS kapittel V regel 19.3 som har følgende ordlyd: “When “other means” are permitted under this regulation, such means must be approved by Administration in accordance with regulation 18.”

§ 29 Ikrafttredelse

Her videreføres tidligere § 29.

Vedlegg I

Vedlegg I gir bærekraft til skip kjølstykket eller på et tilsvarende byggetrinn (bygget) før 1. juli 2002, og som ikke oppfyller forskriftens § 15 første ledd fullt ut.

Vedlegg II

Navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Vedlegg II gjelder som nevnt ovenfor kun for lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje under 500. Disse skipene skal, istedenfor kravene i §§ 3 til 23 i forskrift 1157, følge § 2, kapitlene 5 og 6 og kravene i dette vedlegget. Ved utforming av vedlegg II har brukervennlighet og tilpasning av krav for denne fartøygruppen vært et hovedfokus.

En del av kravene er en videreføring av tidligere krav. Samtidig er det gjort enkelte lempinger og laget tilpassede regler for denne fartøygruppen. Det er også gitt en nedre grense for bærekraftene

⁶ Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart

for noe av utstyret som kreves. Grensen for krav til sikt fra styrehus er utvidet til å gjelde for skip med største lengde 12 meter eller mer. Det er innført krav til brovaktalarm og AIS på skip med største lengde 12 meter eller mer.

1. Vedlikehold og reparasjon

Denne bestemmelsen er lik § 3. Ordlyden er endret noe etter høringen, se her merknaden til § 3.

2. Internasjonal signalbok og IAMSAR-håndbok

Kravet om IAMSAR-håndbok, gjelder skip med største lengde 8 meter eller mer. Dette er i samsvar med handlingsrommet i SOLAS. En åttemeters-grense er allerede en etablert grense for denne fartøygruppen i forskrift 1853.

Sammenlignet med forslaget som var på høring er det gjort en presisering i ordlyden i nr. 1 og 2 der det er presisert at det er papirutgaven av International Code of Signals og IAMSAR-håndbok som skal være om bord. Dette er i samsvar med praksis, og veiledningen som er gitt av IMO i MSC-MEPC.2/Circ. 2 punkt 5.

Videre i nr. 2 har Sjøfartsdirektoratet etter høringen endret kravet til å kun gjelde for skip med bruttotonnasje 300 eller mer i utenriksfart som har radioanlegg installert. Dette er i samsvar med SOLAS, og gir en bedre tilpassing av regelen for denne fartøygruppen.

3. Signaler som skal brukes i nødssituasjoner

Denne bestemmelsen er lik § 6, se her merknaden til denne bestemmelsen.

4. Ispatroljetjenesten

Denne bestemmelsen er lik § 9, se her merknaden til denne bestemmelsen.

5. Farevarsler

Denne bestemmelsen er lik § 10, se her merknader til denne bestemmelsen.

6. Bruk av styremaskin

Her videreføres tidligere § 10.

7. Styremaskin- prøving og øvelser

Tidligere § 11 første ledd annet punktum videreføres i nr. 1, og tidligere § 11 første ledd første punktum videreføres i nr. 6.

Kravene i nr. 2, 3, 4 og 5 er en videreføring av tidligere § 11 annet til femte ledd.

8. Utforming av styrhus

Styrehuset skal være utformet i samsvar med retningslinjene i MSC/Circ.982. Det er tatt med en henvisning til SOLAS kapittel V regel 15 i nr. 8 istedenfor å henvise til hele MSC/Circ.982. Det er en

nedre grense på 12 meter for tilleggskravene i bokstav a og b, som vil gi en lemping sammenlignet med tidligere § 12.

Bokstav a vil ivareta krav om hensiktsmessig plassering av navigasjonsutstyr og samsvarer med MSC/Circ.982 og navigasjonshjelpemiddelforskrift § 24⁷.

Bokstav b samsvarer med MSC/Circ 982 nr. 5.1.2.1.

9. Sikt fra styrehus

Siktkravene gjelder for skip med største lengde 12 meter eller mer.

Sammenlignet med tidligere § 13 første ledd bokstav a, er kravet om 500 meter rett forover ikke videreført i bokstav a. Begrensningen i sikt foran baugen kan være maksimalt to skipslengder, men ikke mer enn 500 meter, jf. § 13 første ledd bokstav a.

Sammenlignet med tidligere § 13 første ledd bokstav b og c er det i nr. 1 bokstav b og c kun gjort språklige endringer.

I bokstav d er det gjort en lemping og forenkling av kravet i tidligere § 13 første ledd bokstav d for å ivareta siktkravet akterover. Dette er en tilpasning for denne fartøygruppen.

Sammenlignet med tidligere § 13 første ledd bokstav g, h, j og k er det i nr. 1 bokstav g, h, j og e kun gjort språklige endringer.

I bokstav f er det gjort en tilpasning av ordlyden for denne fartøygruppen sammenlignet med kravet i tidligere § 13 første ledd bokstav f. Forslaget i annet punktum er i tråd med eksisterende forvaltningspraksis.

I bokstav h er det etter høringsinnspill gjort en endring i ordlyden fra «1800 cm», til «1800 mm» som er det korrekte.

I bokstav i er det gjort en presisering av tidligere § 13 første ledd bokstav l for å beskrive tydeligere innholdet i kravet. I stedet for det tidligere kravet om minst to frontvinduer med klar sikt, er det nå krav om minst ett vindu med klar sikt.

I nr. 2 videreføres tidligere § 13 annet ledd.

Tidligere § 13 tredje ledd videreføres med forenklet ordlyd i nr. 3.

10. Navigasjonshjelpemidler

Bærekravene i SOLAS V regel 19 stilles opp i en tabell. Tabellen i nr. 10.1 gjelder for alle uavhengig av byggeår.

I tabellen er det på bakgrunn av høringsinnspill gjort en endring i ordlyden fra «meter» til «største lengde». Videre er det gjort en språklig endring hvor «dagmorselampe» er erstattet med begrepet «dagslyssignallampe». I tillegg er det etter høringen presisert at når det gjelder AIS er det ment AIS klasse A.

⁷ Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip (opphevet)

Magnetkompass klasse B

I dag har lasteskip med største lengde under 15 meter krav om magnetkompass i henhold til ISO standard ISO 25862:2009, jf. § 16 første ledd. Krav om magnetkompass klasse B må ses i sammenheng med kravene om rattmerket skipsutstyr i skipsutstyrsforskriften. I nr. 6 gir vi en overgangsordning om at skip med største lengde under 15 meter, kan beholde magnetkompass med den standard som gjaldt da kompasset ble tatt om bord, frem til det byttes ut.

Globalt navigasjonssatelittsystem (GNSS)

Kravet om GNSS gjelder for skip med største lengde 8 meter eller mer. Dette er en lemping sammenlignet med tidligere krav i § 15, og vil være i samsvar med handlingsrommet i SOLAS.

Radarreflektor

Kravet til radarreflektor gjelder for skip under 12 meter, og må ses i sammenheng med krav om AIS for skip med største lengde over 12 meter. Kravet innebærer en lemping sammenlignet med tidligere, og samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

Standard magnetkompass klasse A

Her videreføres tidligere § 16 tredje ledd bokstav a.

Peileinnretning

Kravet gjelder kun for skip i utenriksfart. Dette samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

Brovaktalarm

Se her merknaden til § 15 ovenfor.

AIS

Se her merknaden til § 15 ovenfor.

Dagslyssignallampe

Kravet gjelder kun for skip i utenriksfart. Dette samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

Radar 9-GHz (3cm) med elektronisk plottehjelp (EPA)

Her videreføres tidligere § 17 annet ledd bokstav b og c.

Kursindikator (THD)

Her videreføres tidligere § 17 annet ledd bokstav e.

Ekkolodd

Her videreføres tidligere § 17 annet ledd bokstav a.

Logg som viser hastighet gjennom vannet

Tidligere gjaldt dette kravet for alle skip med bruttotonnasje 300 eller mer, jf. tidligere § 17 annet ledd bokstav d. Kravet om å kunne lese av fart gjennom vannet videreføres ikke for denne fartøygruppen i innenriksfart. For denne fartøygruppen er det ikke krav om ARPA eller ATA, og det vil dermed ikke være påkrevd med informasjon til radar om fart gjennom vannet. Dette samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

For nr. 2 og 3 se begrunnelsen til § 15 og § 16 ovenfor.

I nr. 5 er kravet i samsvar med handlingsrommet i SOLAS.

I nr. 7 er det gitt åpning for en alternativ løsning.

I nr. 8 er det i første punktum gitt en overgangsordning på ett år fra 1. juli 2022 for skip som får nytt krav om AIS klasse A. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet i andre punktum tatt inn en overgangsregel om at skip som har tatt om bord AIS klasse B før ikrafttredelse av denne forskriften, skal oppfylle kravet om AIS klasse A senest 1. januar 2027.

I nr. 9 er det gitt en overgangsordning på ett år fra 1. juli 2022 for skip som får nytt krav om brovaktalarm.

11. Sjøkart og nautiske publikasjoner

Det er gjort en klargjøring i nr. 1 om at seilas skal planlegges og i nr. 4 om at skip som bruker papirkart skal ha et kartbord i styrhuset.

Når det gjelder ordlyden i nr. 2 se begrunnelsen til § 16 ovenfor. Det er etter høringen lagt til en ny siste setning i nr. 2 som uttrykker at de nautiske publikasjonene i første punktum kan være digitale, med henvisning til SLS.14/Circ.213. Innholdet i SLS.14/Circ.213 gir uttrykk for Norges aksept og vilkår for bruk av digitale publikasjoner som en likeverdig løsning til å ha papirutgavene. SLS.14/Circ.213 ligger som et vedlegg til dette rundskrivet.

Innholdet i nr. 3 er hentet fra RSV 12-2019 og er en forskriftsfastsetting av muligheten som følger av dette rundskrivet. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet justert ordlyden. Hvilke kriterier som skal legges til grunn for å få en slik godkjenning fastsettes i et veiledningsrundskriv.

I nr. 5 er det gjort en lemping og forenkling sammenlignet med tidligere. Kravet tilpasses de aller minste fartøyene, og gjør det mulig å bruke en annen elektronisk løsning for å ivareta krav om sjøkart.

12. Magnetkompass

Her videreføres § 16 tredje ledd bokstav a til c, bortsett fra referansen til SLS.14/Circ.233.

13. Brovaktalarm

Her videreføres tidligere § 18 første og fjerde ledd, med språklige endringer.

14. Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Bærekraftet til AIS står i nr. 10. Tidligere § 19 annet og tredje ledd blir nr. 1 og nr. 2. Det er gjort en endring av ordlyden etter høringsinnspill fra ESA, for at ordlyden ikke skal være videre enn det direktiv 2002/59 og SOLAS tillater.

15. Globalt system for identifisering og sporing av skip (LRIT)

Denne bestemmelsen er lik § 22, se her merknader til denne bestemmelsen.

16. Reservemagnetkompass

Her videreføres tidligere § 16 tredje ledd bokstav d.

17. Integreerte navigasjons- og brosystemer

Her videreføres tidligere § 22.

Med hilsen

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg:

1. Forskrift om endring i forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger
2. Høringsmatrise
3. SLS.14/Circ.213